Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XIV. Warszawa, dnia 15 Sierpnia 1933 r. Nr. 8 (224)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 795-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU:

POŻYCZKA ELEKTRYFIKACYJNA

Przed kilkoma tygodniami podpisana została w Londynie pomiędzy Rządem polskim z jednej strony, a grupą kapitalistów angielskich z drugiej strony umowa pożyczkowa na sumę 1 miljona 980 tysięcy funtów szterlingów (niespełna 60 miljonów złotych). Pożyczka przeznaczona jest na elektryfikację węzła warszawskiego P. K. P. i gwarantowana jest majątkiem kolei.

Warunki finansowe pożyczki nie są dokładnie znane. Według oświadczeni p. wiceministra Skarbu Adama Koca mają być one wyjątkowo korzystne. Ocena jednakże możliwa byłaby dopiero na podstawie znajomości tekstu umowy, który dotąd ogłoszony nie został. Wiadomo jednakże już obecnie, że z sumy tej zaledwie połowa (niespełna 30 miljonów złotych) wpłynie do kraju w gotówce, druga połowa natomiast w towarach i materjałach elektrotechnicznych angielskich, podobno takich, których się u nas w kraju nie wyrabia.

Plan zużytkowania pożyczki podany został w prasie w grubych zarysach, jak następuje:

W pierwszej fazie, której trwanie przewidywane jest na 2 lata, ma być zelektryfikowana linja średnicowa węzła warszawskiego na odcinku od Dworca Wschodniego do t. zw. VI posterunku stacji Warszawa-Główna, a to kosztem około 12 miljonów złotych.

W drugiej fazie ma być przeprowadzona elektryfikacja pozostałej części linji średnicowej oraz odcinków podmiejskich Warszawa - Grodzisk lub Żyrardów, Warszawa - Otwock i Warszawa - Mińsk Mazowiecki, kosztem około 10 miljonów złotych. Czas trwania tej fazy obliczany jest na 1—2 lat.

W trzeciej fazie wreszcie, której trwanie obliczone jest na lat kilkanaście mają być zelektryfikowane szlaki Warszawa - Piotrków (145 km), Warszawa - Łowicz - Kutno (126 km), Warszawa - Małkinia (100 km) lub Białystok (188 km), Warszawa - Dęblin (112 km) lub Lublin (184 km) i Warszawa - Działdowo.

Dla uniknięcia nieporozumień wyjaśnić należy, iż omawiana pożyczka nie ma tymczasowo nic wspólnego z zamierzonem uruchomieniem linji średnicowej, która już jest wykończona i ma być otwarta dla ruchu o trakcji parowej już w najbliższych dniach, o czem zresztą piszemy osobno w innym artykule niniejszego numeru „Maszynisty".

Pożyczka elektryfikacyjna oparta na planie zmiany trakcji parowej na elektryczną na najważniejszym węźle kolejowym naszego kraju — to sprawa zbyt ważna, aby można było przyjąć ją do wiadomości bez komentarzy i uwag krytycznych. Zwłaszcza my, jako przedstawiciele bezpośrednio tutaj interesowanej, a poniekąd i zagrożonej gałęzi służby mamy obowiązek rozważyć, czy ogłoszone plany są realne i jaki jest właściwy cel, czy przynajmniej sens tej pożyczki i związanych z nią, a sięgających daleko zamierzeń.

Przedewszystkiem pamiętać należy, że jesteśmy krajem, mającym nadmiar taniego węgla, a niemającym, przynajmniej w okolicach Warszawy, innych, nadających się do eksploatacji źródeł energji. Elektryfikacja kolei naszych nie jest zatem i nie może być podyktowana względem na oszczędność w zużyciu węgla, jak to jest np. w Szwajcarji, która węgiel musi sprowadzać, a ma aż nadto wiele źródeł energji wodnej ,przy pomocy której bez węgla, a więc i bez obciążenia bilansu handlowego może wytwarzać energję elektryczną. Pozatem wiemy aż nadto dobrze, że P. K. P. posiadają na obecne, a bodaj że i na przyszłe potrzeby nadmiar taboru, który stoi bezużytecznie, no i niszczeje w tempie, które budzi poważne obawy. Mimo to akcja zakupu nowego taboru nie ustaje, a to nie tyle z uwagi na potrzeby P. K. P., ile celem zapewnienia zamówień i pracy krajowym wytwórniom parowozów. Węzeł warszawski został już w najważniejszej swojej części, t. j. w linji średnicowej wykończony i ma ruszyć za kilka dni, co nastąpi przy pomocy trakcji parowej. Po cóż tedy w tych ciężkich czasach pchać grube miljony w budowę nowych urządzeń, elektrowni, przewodów i t. d., po co zakupywać nowy tabor elektryczny, skoro stary tabor na starych, czy nowych, ale istniejących już linjach bez kosztów i wydatków doskonale może sprostać wszystkim potrzebom? Wynika stąd, że elektryfikacja węzła warszawskiego nie jest podyktowana, a bodaj nawet i niewskazana ani ze względów ogólno ekonomicznych, ani ze względów technicznych, ani zresztą z żadnych innych względów. Nie bez znaczenia są również względy strategiczne, te bowiem przemawiają stanowczo za trakcją parową. Na wypadek wojny unieruchomie-

nie linji zelektryfikowanej jest zbyt łatwe. Wystarczy uszkodzić poważnie jedno lub kilka centrów wytwarzania energji elektrycznej (elektrowni). Nie pozostaje wówczas nic innego, jak ucieczka do trakcji parowej, która musi być do dyspozycji, jako rezerwa.

Nie chcemy ani rozstrzygać, ani nawet rozważać na tem miejscu zagadnienia, czy i jakie korzyści przedstawia trakcja elektryczna w porównaniu z trakcją parową. Każda z nich ma swoje zalety i wady. Jeśli chodzi o personel, to doświadczenie zachodu Europy jest stanowczo ujemne. Wystarczy przypomnieć długą i niezakończoną walkę o podwójną obsadę elektrowozów, o zatrudnianie na nich fachowych motorniczych i t. p. Tak, czy inaczej, jeśli nawet trakcja elektryczna posiada jakieś poważne zalety, dające jej pierwszeństwo przed trakcją parową — to sprawa nie jest bynajmniej nagłą, ani, tembardziej gwałtowną w naszym kraju. Nikt nam chyba nie zaprzeczy, że P. K. P. mają aż nadto wiele pilniejszych potrzeb, niż przypinanie przysłowiowego kwiatka do kożucha. Nie dawno przecież dopiero odrzucono do archiwum projekt należytego wykończenia linji węglowej, czeka nas cały szereg pilnych prac na rozmaitych węzłach i stacjach, brak wielu linij niezbędnie potrzebnych dla życia gospodarczego, czy choćby dla, tak faworyzowanych, potrzeb obrony kraju. Brak nam wielu jeszcze nowoczesnych urządzeń, niezbędnych, nie dla wygody, ale dla bezpieczeństwa i usprawnienia ruchu, aż tu nagle nie ma nic pilniejszego nad elektryfikację węzła warszawskiego!

Wydaje nam się, że przyczyna jest łatwa do zrozumienia. Nie poraz pierwszy, a bodajby już po raz ostatni koleje użyte zostały tutaj, jako środek do celów, do których pod naciskiem trudności kryzysowych zmierza polityka finansowa rządu. Sądzimy, że nie pożyczka zaciągnięta została na elektryfikację węzła warszawskiego, lecz że elektryfikacja postanowiona została celem zawarcia pożyczki.

Ogłoszone niedawno cyfry, dotyczące bilansu płatniczego Polski wykazują, że bilans ten, mimo aktywności bilansu handlowego, wykazuje poważny deficyt, zwłaszcza z uwagi na konieczność opłacania rat amortyzacyjnych i procentów od długów zagranicznych. Ujemne saldo bilansu płatniczego grozi niebezpieczeństwem dla równowagi walutowej, a zatem dla wartości naszego pieniądza. W tym stanie rzeczy wysiłki Ministerstwa Skarbu zmierzać muszą do wyrównania niedoboru lub przynajmniej do zredukowania jego rozmiarów. Jedynym w naszych warunkach skutecznym na to środkiem jest zaciąganie pożyczek zagranicą. Jest to wprawdzie na dalszą metę środek niebezpieczny, prowadzi bowiem do dalszego obciążenia bilansu płatniczego w przyszłości — na tymczasem jednakże sprawia znaczną ulgę, której wartości lekceważyć nie można. Bliskiem prawdy wydaje się zatem przypuszczenie, że w poszukiwaniu pożyczki zaciągnięto ją tam, i na taki cel, na jaki się dało. Stąd nagły zapęd do elektryfikacji węzła, o której w innych warunkach jeszcze przez długie lata mowy nie było.

Jeśliby przypuszczenia nasze były prawdziwe, wówczas przesadne nadzieje, czy też odwrotnie: przesadne obawy, związane z elektryfikacją węzła warszawskiego nie byłyby uzasadnione. Zbyt gorączkowego tempa prac w tym kierunku obawiać się nie należy. A jeśli tak, to i warunki pożyczki, której połowa, poważnej wartości 30 miljonów wpłynąć ma w postaci towaru, nie całkiem potrzebnego, rozpatrywać należy w innem świetle.

Pozatem przewaga względów fiskalnych nad rzeczywistemi technicznemi i gospodarczemi potrzebami kolei nie wróży nic dobrego zawartym pod temi auspicjami pożyczkom. Przykładem choćby pożyczka francuska na budowę linji kolejowej, do której również w swoim czasie odnosiliśmy się krytycznie i, co gorsze, mieliśmy rację, bo się obawy nasze sprawdziły.

Kto dożyje — zobaczy. W każdym jednak razie zarówno sama pożyczka tak mało uzasadniona rzeczywistemi potrzebami kolei, jak też i utrwalająca się coraz to bardziej praktyka używania i nadużywania przedsiębiorstwa P. K. P. do celów z jego własnym interesem nie wiele mających wspólnego, budzi wśród kolejarzy aż nadto wiele zastrzeżeń.

Być może, że szkoda, która stąd dla kolei, a pośrednio i dla kolejarzy, niewątpliwie wyniknie, będzie zrównoważona korzyściami, jakie odniesie gospodarka narodowa, a więc np. zdobyciem dla naszych pożyczek rynku angielskiego, wzmożeniem produkcji, zmniejszeniem bezrobocia, odciążeniem bilansu płatniczego i t. p. Mimo to jednak lepiejby było stanowczo, gdyby koleje chciały i mogły gospodarować tak, jak to z ich własnych potrzeb i celów wynika. Przysparzałyby w ten sposób pewnych i realnych, na dalszą metę obliczonych, a przedewszystkiem solidnych a nie złudnych korzyści gospodarstwu narodowemu i swemu właścicielowi, t. j. Państwu, a także i nam, kolejarzom, powodziłoby się wówczas nierównie lepiej, aniżeli się nam powodzi obecnie.

CONCEMORE THOMAS CRAMP

Przewodniczący Międzynarodowej Organizacji Prac. Transportowych

Dnia 14 lipca 1933 r. zmarł nagle w Londynie na udar serca kol. Concemore Thomas Cramp, Sekretarz generalny angielskiego Narodowego Związku Kolejarzy (National Union of Railwaymen „N. U. R.") i Przewodniczący Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportowych, do której Związek nasz należy.

Ś. p. kol. Cramp uległ nagle dnia 13 lipca 1933 r. atakowi sercowemu na posiedzeniu Zarządu Związku Kolejarzy Angielskich, poczem, przeniesiony do mieszkania, zmarł rankiem dnia następnego.

Ś. p. Zmarły, którego mieliśmy możność poznać osobiście, był jedną z najwybitniejszych postaci w ruchu zawodowym angielskim, oraz w wszechświatowym ruchu zawodowym w ogólności. Urodzony w roku 1876 w Staplehurst (hrabstwo Kent) przepędził młodość w tej wiosce. W 12-tym roku życia rozpoczął już pracę zarobkową jako pomocnik ogrodnika. W r. 1896 wstąpił na służbę kolejową jako robotnik. Zdobywszy własnym wysiłkiem rozległą wiedzę i wyrobiwszy sobie zdecydowany światopogląd rozpoczął interesować się bliżej ruchem zawodowym, zwłaszcza w związku ze strejkiem, prowadzonym podówczas przez kolejarzy północno-angielskich. Wstępuje zatem do ówczesnego Zjednoczenia Kolejarzy, i przygotowuje się w szeregach tej organizacji do działalności na szerszym terenie. Już w roku 1907 bierze udział w ważnej konferencji w Birmingham, gdzie daje się poznać z niezwykłych zalet umysłu i charakteru. Pogłębiając i rozszerzając ustawicznie zakres swej wiedzy i zdobywszy doświadczenie w w pracy społecznej wchodzi ś. p. kol. Cramp w r. 1911 w skład Zarządu swej organizacji, początkowo jako zastępca członka, następnie jako członek rzeczywisty i pozostaje na tem stanowisku do r. 1917.

Jest to okres, w którym odbywa się praca nad scaleniem ruchu zawodowego wśród kolejarzy angielskich. Do pracy tej wnosi ś. p. kol. Cramp wiele zapału, talentu i ofiarności. Gdy zatem, w dużej mierze dzięki Jego wysiłkom, dochodzi do utworzenia „Narodowego Związku Kolejarzy". Cramp zostaje przewodniczącym tej organizacji. Funkcję tę jednak, w stosunkach angielskich raczej reprezentatywną, zamienia ś. p. kol. Cramp już w r. 1920 na bardziej twórczą funkcję „sekretarza przemysłowego" swojego związku, pracując obok J. H. Thomasa, który zajmował podówczas stanowisko „sekretarza politycznego". W okresach, gdy J. H. Thomas dwukrotnie był ministrem w rządach angielskiej Partji Pracy, jednoczy ś. p. kol. Cramp obie te funkcje w swojem ręku, gdy zaś Thomas rozstał się ostatecznie z ruchem zawodowym łącząc swe losy z karjerą obecnego premjera angielskiego Mac Donalda i wstępując do rządu „jedności narodowej" — zatrzymuje je ostatecznie w swem ręku aż do dnia śmierci.

W ruchu międzynarodowym wziął ś. p. kol. Cramp bezpośredni, czynny udział po raz pierwszy w r. 1922 na kongresie wiedeńskim I. T. F. W 2 lata później, na kongresie w Ham-

burgu jest już przewodniczącym delegacji swego kraju. 29 czerwca 1925 r. Rada Generalna I. T. F. powierza mu godność Przewodniczącego, którą to godność objął jako następca Roberta Williamsa.

Odtąd już ś. p. kol. Cramp, prowadzi prace I. T. F. jako przewodniczący, kieruje obradami kongresów, uczestniczy w konferencjach i naradach, wyjeżdża do rozmaitych krajów i t. d. Między innemi mieliśmy zaszczyt gościć go przed kilkoma laty w Warszawie.

Ś. p. kol. Cramp był jednostką wybitną, miary nieprzeciętnej. Zawdzięczając wszystko sobie, swej wytrwałości i pracy, pochodzący z ludu i z ludem związany wysiłkiem całego swego życia — odznaczał się subtelnym taktem, umiarem w stosunkach z ludźmi oraz pogodnem i wesołem usposobieniem, którem ujmował wszystkich. Przedwczesna śmierć Jego jest poważną stratą dla I. T. F. i dla międzynarodowego ruchu zawodowego w ogólności.

Cześć Jego Pamięci.

W PRZEDEDNIU URUCHOMIENIA LINJI ŚREDNICOWEJ

Wielkiem dziełem przebudowy węzła warszawskiego, prowadzonem ze zmienną intensywnością od lat kilkunastu interesowali się do niedawna nieliczni tylko fachowcy. Obecnie, gdy zbliża się dzień uruchomienia linji średnicowej i gdy w związku z tem roboty postępują w nieznanem dotąd tempie — zainteresowanie stało się powszechne. Szczególnie i bezpośrednio zainteresowani są pracownicy parowozowi węzła warszawskiego, którym przypadnie zadanie prowadzenia pociągów w nowych warunkach, po nowej linji, według planu, który im dotąd nie jest dokładnie znany. Uważamy zatem za swój obowiązek rozpatrzeć rzeczowo, na podstawie informacyj uzyskanych od czynników w tym względzie miarodajnych, najważniejsze elementy zmian, zachodzących w węźle warszawskim w zakresie urządzeń drogowych, organizacji ruchu i trakcji.

Dwutorowa linja średnicowa, łącząca najkrótszą drogą prawy brzeg Wisły (st. Warszawa Wschodnia) z lewym (st. Warszawa Główna), stanowi bardzo urozmaicony i trudny pod względem budowlanym odcinek. Od stacji Warszawa Wschodnia, wybudowanej na nasypie, prowadzi na niskim brzegu praskim nasyp z otworami (wiaduktami) nad ważniejszemi arterjami ulicznemi — aż do Wisły, przez którą przerzucono półkilmetrowy most żelazny. Na lewym brzegu odcinek powiślny linji wykonany jest częściowo tylko w nasypie, przechodząc na znacznej długości w wiadukt (długości ponad 300 m.) do ulicy Smolnej, gdzie linja średnicowa wrzyna się w wysoki brzeg tunelem podulicznym, idącym wzdłuż Alei 3-go Maja i Alei Jerozolimskiej na długości około 1200 metrów. Z tunelu przechodzimy następnie na st. Warszawa Główna w wykop, biegnący dalej na zachód pod wiaduktami ulic Żelaznej i Towarowej aż do wejścia na poziom torów, istniejących w pobliżu posterunku Nr. 3 st. Warszawa Grójecka (pomiędzy ulicami Towarową i Młynarską).

Długość linji średnicowej wynosi pomiędzy osiami st. Warszawa Wschodnia (prowizor.) i stacji Warszawa Główna — 4.040 km., a jeśli dodać odcinki skrajne: za st. Warszawa Wschodnia w nasypie do połączenia z torami istniejącemi przed stacją rozrządową około 1,2 km. i za st. Warszawa Główa w wykopie do połączenia z torami istniejącemi na Czystem około 3,4 km., otrzymamy ogólną długość budowlaną nowej linji 8,640 km.*)

Na całej tej długości ułożono nowe szyny typu „S" w obu torach głównych. Na stacji W-wa Wschodnia wybudowano 4 tory peronowe i 2 komunikacyjne, na st. Warszawa Główna — również 4 tory peronowe. Na t. zw. „Nowych Piaskach" na miejscu przyszłej st. osobowej Czyste (Warszawa Zachodnia) ułożono grupę pomocniczą z 6 torów bez urządzeń dla pasażerów.

W ramach programu przebudowy węzła warszawskiego wykonano i uruchomiono w r. 1932 łącznicę dwutorową Gołąbki — Włochy pomiędzy linją kaliską i sosnowiecką długości ponad 3 km. Dla skierowania na linję średnicową pociągów z linji wileńskiej (narazie tylko 3 pary pospieszne) wybudowano łącznicę jednotorową Zielonka — Rembertów długości około 8 km.

Ze względów oszczędnościowych i licząc się z dalszemi robotami w węźle warszawskim zaniechano czasowo budowy na nowych stacjach dworców stałych. Na st. Warszawa Wschodnia wykorzystany będzie nadal dworzec istniejący, który posiada połączenie z dwoma peronami górnego poziomu przy pomocy tuneli osobowego i bagażowego. Dla dostarczania bagażu i poczty na górne perony wybudowano 2 dźwigi bagażowe. Dla ochrony przed opadami i wygody podróżnych na peronach ustawiono wiaty i ławki.

Na st. Warszawa Główna przewidziano budowę hali czasowej, która staje nad wykopem na płycie betonowej nawprost hali odjazdowej. Hala czasowa o konstrukcji drewnianej posiada powierzchnię około 1.100 m². Cztery klatki schodowe prowadzą z niej na perony dolnego poziomu. Połączenie z terenem istniejącego dworca przewidziano przy pomocy pomostów bagażowego i osobowego (krytego). Dla bagażu i poczty wykonano 4 dźwigi. Na peronach ustawia się również ławki, przykryte wiatami. Hala czasowa będzie miała również wyjścia bezpośrednie na Aleję Jerozolimską. Podjazd do hali czasowej jest obecnie asfaltowany i porządkowany.

Poza wymienionemi na wstępie wielkiemi dziełami sztuki (most, wiadukty) na uwagę zasługuje imponująca rozmiarami ściana oporowa, ograniczająca wykop na st. Warszawa Główna od strony południowej na długości przeszło 400 m., nie licząc mniejszych odcinków przy ul. Towarowej i Żelaznej. Od strony północnej, ze względu na zamierzone dalsze poszerzenie wykopu umocowanie skarpy wykonano darniną i przyporami z kamienia łamanego.

Na całej linji średnicowej i odcinkach przylegających, nie wyłączając nowych łącznic Gołąbki — Włochy i Zielonka — Rembertów, przewidziano udoskonalone środki zabezpieczenia ruchu pociągów. Na linji średnicowej zastosowano blokadę linjową o elektrycznych sygnałach świetlnych. Wybudowano szereg nowych posterunków z centralizacją mechaniczną, częściowo nawet elektryczną. Skablowano linje telefoniczne i blokowe. Zmechanizowano nieliczne zresztą przejazdy w poziomie, gdzie tego wymagały warunki bezpieczeństwa.

Z chwilą uruchomienia linji średnicowej w opisanem wyżej stadjum jej rozwoju przed ruchem i trakcją stają niżej opisane zagadnienia:

Przedewszystkiem należy zaznaczyć, że dla ułatwienia przejścia od dawnego stanu rzeczy do nowego, przerzucono ze stacji Warszawa Wschodnia już od 15 maja, t. j. z chwilą wprowadzenia nowego rozkładu jazdy, pięć par pociągów dalekobieżnych linji brzeskiej na stację Warszawa Wileńska i jedną parę pociągów z linji dęblińskiej na stację Warszawa Gdańska; w związku z tem 1 parę pociągów z linji białostockiej przeniesiono ze stacji Warszawa Wileńska na stację Warszawa Główna — Osob.

To odciążenie stacji Warszawa Wschodnia było tembardziej potrzebne, że postanowiono skasować tam tory peronowe dolnego poziomu, co ułatwi i uprości dalszy bieg i rozwój prowadzonych na tej stacji robót; w tych warunkach wprowadzenie na górny poziom stacji Warszawa Wschodnia przy czterech tylko torach peronowych całej ilości pociągów z linij brzeskiej i dęblińskiej byłoby niemożliwe.

Rozplanowanie ruchu osobowego w węźle warszawskim na czas otwarcia linji średnicowej, z biegiem robót i zależnie od wyłaniających się okoliczności ulegało pewnym zmianom i obecnie jest jeszcze w stadjum ostatecznego opracowywania. W każdym razie zasadnicze zmiany w ruchu pociągów w pierwszym okresie funkcjonowania omawianej linji, którego rozpoczęcie spodziewane jest

*) Różnica poziomów pomiędzy st. Warszawa Wschodnia i Warszawa Główna wynosi około 18 m. (a jeśli liczyć rzędne terenu — nawet 28 m.), co daje na 4 km. średnie pochylenie 0,004, maksymalne (w tunelu) 0,0125, t. zn. ponad 12 m. na 1 km.

około 15 sierpnia, będą polegały na skierowaniu przez linję średnicową zamiast przez obwodową 12 par pociągów dalekobieżnych z prawego brzegu Wisły na lewy, a mianowicie:
3 par z linji mławskiej,
3 par z linji wileńskiej,
1 pary z linji brzeskiej i
6 par z linji dęblińskiej.

Prócz tego będzie prawdopodobnie przepuszczona jeszcze przez linję średnicową 1 para pociągów mięszanych z linji dęblińskiej.

Pociągi te będą dochodziły od strony wschodniej do stacji Warszawa Główna osob., skąd składy ich będą wyciągane własnemi parowozami pociągowemi przez Nowe Piaski (przyszła stacja Warszawa Czyste) na stację postojową Szczęśliwice.

Od 1 października 1933 roku, z dalszym postępem robót, prócz wymienionych wyżej 14 par pociągów dalekobieżnych będą skierowane na linję średnicową pociągi podmiejskie z odcinków skierniewickiego, łowickiego, siedleckiego i dęblińskiego w zakresie dotąd jeszcze ściśle nieokreślonym, gdyż, jak było już wyżej wskazane, prace nad rozkładem tych pociągów są jeszcze w toku.

Przypuszczalnie będą skierowane:
a) od strony wschodniej:
19 par pociągów odcinka siedleckiego, 12 par — odcinka dęblińskiego, razem 31 para pociągów podmiejskich;
b) od strony zachodniej:
21 para pociągów odcinka skierniewickiego, 3 pary — odcinka łowickiego, razem 24 pary pociągów podmiejskich.

Z tego widać, że sharmonizowane byłyby tylko 24 pary pociągów, które kursowałyby wahadłowo, reszta, t. j. 7 par pociągów z odcinków wschodnich, dochodziłoby tylko albo do stacji Warszawa Wschodnia, albo też do stacji Warszawa Główna os., skąd ich składy byłyby wyciągane, tak jak i dalekobieżne, przez Nowe Piaski na Szczęśliwice.

Ruch podmiejski na linji średnicowej będzie zasadniczo obsługiwany przez parowozownię W-wa Wschodnia, za wyjątkiem naturalnie tych pociągów, które swój bieg będą rozpoczynały ze Skierniewic (obsłużą Skierniewice).

Dalsze zmiany w organizacji ruchu uzależnione są od rozwoju robót w węźle warszawskim, a w szczególności od dalszej przebudowy stacyj Warszawa Główna i Warszawa Wschodnia.

Dla umożliwienia ruchu pociągów w zakresie wskazanym wyżej, musiała się przygotować odpowiednio trakcja (Wydział Mechaniczny).

Ponieważ składy pociągów przychodzących ze średnicowej linji od strony wschodu na stację Warszawa Główna osob., będą ściągane na stację postojową Szczęśliwice własnemi parowozami pociągowemi, które tamże będą doczepiane do składów pociągów powrotnych, celowem i racjonalnem będzie stacjonowanie tych parowozów w najbliższej od tego punktu parowozowni, a więc w parowozowni Warszawa Kaliska. Wywołuje to konieczność pewnego rozszerzenia urządzeń tej parowozowni i jej warsztatu pomocniczego, jako też przerobienia i rozszerzenia pokojów noclegowych.

Przerzucenie 5-iu, a może i 6-ej pary pociągów dalekobieżnych ze stacji Warszawa Wschodnia na stację Warszawa Wileńska spowodowało konieczność zwiększenia ilości torów postojowych dla ich składów i zainstalowania przy tych dodatkowych torach urządzeń technicznych do zaopatrywania składów w wodę, do ich podgrzewania i ładowania prądem dla oświetlenia.

Rozległe granice ruchu podmiejskiego wahadłowego (Skierniewice—Otwock, Sochaczew — Mrozy i t. p.) zmusiły do ustawienia w górnym poziomie stacji Warszawa Wschodnia 4 żórawi wodnych — po 2 z każdej strony — dla dobierania wody przez parowozy tych pociągów i niektórych dalekobieżnych; tamże musiało być ułożone żeberko dla rezerwy wagonów sobowych po stronie nieparzystej.

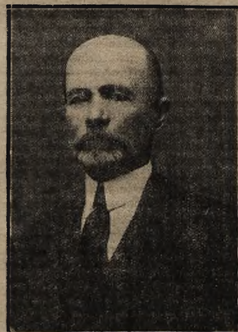
Jak widać z powyższego, ten wstępny okres wyzyskania linji średnicowej będzie miał wielkie zaczenie raczej dla organów kolejowych przez danie im możności forsowania robót naprzód i ułatwienie ich biegu, zmierzającego ku osiągnięciu celu ostatecznego, a więc całkowitego ukończenia linji średnicowej i związanej z tem rozbudowy węzła, co dopiero da się wyraźnie odczuć szerszemu ogółowi, jako znaczne ulepszenie komunikacji.

INŻ. STANISŁAW FELSZ

NACZELNIK WYDZIAŁU MECHANICZNEGO D.O.K.P. WARSZAWA

Z okazji przejścia na służbę w Ministerstwie Komunikacji

Z dniem 1 sierpnia 1933 r. opuścił swe dotychczasowe stanowisko inż. St. Felsz, Naczelnik Wydziału Mechanicznego D. O. K. P. Warszawa, przechodząc do służby w Ministerstwie Komunikacji.



W ten sposób traci p. inż. St. Felsz bezpośredni kontakt z personelem służby wykonawczej, a pracownicy parowozowi D. O. K. P. Warszawa tracą wieloletniego, powszechnie czczonego i poważanego zwierzchnika.

Ze służbą mechaniczną Dyrekcji Warszawskiej łączą p. inż. Felsza mocne i długotrwałe więzy. Już w r. 1901 rozpoczął on służbę na b. drodze Warszawsko-Wiedeńskiej jako pomocnik naczelnika parowozowni w Częstochowie, następnie zajmuje kolejno stanowiska: pom. nacz. parowozowni Piotrków, największej i najważniejszej naówczas parowozowni tranzytowej oraz stanowisko naczelnika parowozowni Warszawa-Kaliska. Z tego ostatniego posterunku ustępuje w 1912 r. po wykupie kolei Warszawsko-Wiedeńskiej nie chcąc wstępować na służbę państwa rosyjskiego. Po odzyskaniu niepodległości — widzimy p. inż. Felsza na stanowisku pom. Dyrektora Wydziału Mechanicznego Dyr. Warszawskiej, następnie na stanowisku zastępcy tegoż Dyrektora, wreszcie, ostatnio na stanowisku Naczelnika Wydziału Mechanicznego.

Streszczona tu w kilku słowach historja karjery służbowej p. inż. Felsza nie może oczywiście dać obrazu jego działalności zawodowej.

30 lat pracy nieprzerwanie w bliskim i nieustannym kontakcie ze służbą wykonawczą — to szmat czasu ogromny. Niema z pośród drużyn parowozowych warszawskich nikogo chyba, komuby nazwisko i osoba p. inż. Felsza nie były znane. Wielu z nich szczyci się tem, że byli jego uczniami, wielu starszych wspomina go nietylko już ze stosunków służbowych lecz nadto i z walki o wyzwolenie prowadzonej przez kolejarzy w b. zaborze rosyjskim — której nie był obcy, oraz z pracy społecznej, w której za czasów zaborczych czynny brał udział. Wszyscy wreszcie znają go, cenią i kochają jako wzór przełożonego umiejącego pogodzić surowe wymagania służby z ludzkiem, współczującem sercem i z poczuciem sprawiedliwości w najszlachetniejszem znaczeniu tego słowa. Wrodzony takt osobisty, umiejętność obcowania z ludźmi, dokładna znajomość warunków pracy, zdobyta wieloletniem doświadczeniem, nieskazitelna uczciwość i bezinteresowność poparta powagą jego osoby i odwagą jego przekonań — czyniły go już nie zwierzchnikiem, ale ojcem podległych mu drużyn; pod tem też mianem głośno o nim było w złej i dobrej doli w szeregach jego podwładnych.

Z zaletami serca i charakteru łączy p. inż. Felsz głęboką wiedzę zawodową, opartą na gruntownych studjach teoretycznych i na rozległem, świadomem dróg i celów, doświadczeniu praktycznem. Wybitny znawca zagadnień z dziedziny ruchu parowozowego i gospodarki parowozowej, specjalista zwłaszcza w sprawach gospodarki cieplnej — posiada

p. inż. Felsz rzadki dar nauczania i popularyzacji wiedzy. Jako wykładowca na kursach dla maszynistów wykształcił całe setki młodych adeptów sztuki kierowania stalowym rumakiem. Długoletnią swą działalność na tem polu ujął i usystematyzował, a zarazem uprzystępnił ogółowi w dziele p. t. „Gospodarka cieplna na parowozie i w kotłowni", wydanem w r. 1929 nakładem naszego Związku. Dzieło to, jedyny podręcznik w tej dziedzinie techniki, stanowi i stanowić będzie na długo jeszcze podstawowy, przystępny, a równocześnie wyczerpujący wykład najważniejszych i technicznie i gospodarczo procesów, zachodzących na codziennym warsztacie naszej pracy zawodowej.

Trudno się dziwić, że w tych warunkach drużyny parowozowe Dyr. Warszawskiej nie mogą się pogodzić bez serdecznego żalu z utratą swego Ojca i Nauczyciela, aczkolwiek wiedzą, że z woli władzy wyższej powołany został na stanowisko odpowiedzialne, na którem, być może, lepiej wykorzystana będzie jego głęboka wiedza, jego bezkompromisowa uczciwość i wszystkie tak cenne i rzadkie zalety jego charakteru.

Nie mogąc jednak faktu zmienić — życzymy pełnemu sił i energji Zwierzchnikowi naszemu pomyślnych warunków pracy i dalszych również świetnych, jak dotychczasowe, jej wyników.

Pragniemy gorąco aby na nowym posterunku zaskarbił sobie conajmniej tyle prawdziwej miłości i przywiązania, jakie miał wśród nas i z jakiem nazawsze zostanie w naszej pamięci.

J.

Z AUDJENCJI U P. MINISTRA KOMUNIKACJI

Dnia 4.VII. 1933 r. przyjął p. Minister Komunikacji inż. Butkiewicz delegację naszego Związku, która poruszyła szereg spraw doniosłego znaczenia dla pracowników kolejowych.

Przedmiotem interwencji była przedewszystkiem sprawa obiegających nieustannie pogłosek o zamierzonej zmianie ustawy uposażeniowej, z którą łączyć się ma ponowna obniżka uposażeń pracowniczych. W odpowiedzi na wywody delegacji, która wskazywała na poważne zaniepokojenie pracowników z tego powodu oświadczył p. Minister, że Rząd nie nosi się z zamiarem obniżenia uposażeń pracowniczych, przeciwnie usilnem staraniem p. Ministra jest — uposażyć pracowników kolejowych jaknajlepiej.

W sprawie zniesienia zwrotu opłat szkolnych p. Minister oświadczył, iż użyje swego wpływu w Ministerstwie Wyznań Rel. i Oświeczenia Publ. aby zapewnione było dzieciom pracowników państwowych pierwszeństwo w przyjmowaniu do szkół państwowych, co zaś o dalszych postulatów, zgłoszonych przez delegację w szczególności zaś co do postulatu aby w wypadkach gdy przyjęcie dziecka do szkoły państwowej jest niemożliwe— opłaty były nadal zwracane — odesłał delegację do M. W. R. i O. P., jako do władzy wyłącznie w tym względzie kompetentnej.

W sprawie nadzwyczajnych dodatków dla pracowników niższych grup uposażenia, obarczonych licznemi rodzinami p. Minister zapewnił delegację, iż Dyrekcje otrzymały już instrukcje aby omawiany dodatek potrzebującym wypłacać. Ustalenie, komu dodatek ma być wypłacany należy do kompetencji Prezesów Dyrekcyj.

Wreszcie w sprawie kol. kol. **Chłopka i Witwara** z par. Zdołbunów, zwolnionych w trybie § 134 pragmatyki p. Minister zapewnił delegację, iż wyda zarządzenie ponownego przeprowadzenia dochodzenia.

SPRAWY SŁUŻBOWE

Odprawy dla pracowników nieetatowych

W Dzienniku Ustaw Nr. 61 z r. b. poz. 457 ukazało się rozporządzenie p. Ministra Komunikacji z dnia 29 kwietnia 1933, wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w wykonaniu § 136 ust. 2 pragmatyki, następującej treści:

§ 1. Pracownik nieetatowy, zwolniony ze służby, który na podstawie obowiązujących przepisów emerytalnych nie ma prawa ani do zaopatrzenia emerytalnego ani też do odprawy, otrzymuje na żądanie jednorazową odprawę w wysokości miesięcznego, pobieranego przed zwolnieniem ze służby wynagrodzenia, w wymiarze dla samotnego, za każdy pełny rok służby w charakterze pracownika kolejowego, zaliczalnej według postanowień § 11 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z r. 1932 Nr. 86, poz. 736), nie więcej jednak, niż trzymiesięczne wynagrodzenie.

§ 2. Pracownicy nieetatowi, zatrudnieni na obszarach województw: poznańskiego, pomorskiego i śląskiego, oraz na obszarze w. m. Gdańska, którzy na podstawie przepisów tamże obowiązujących, podlegają ustawowemu obowiązkowi ubezpieczenia na starość, na wypadek niezdolności do zarobkowania i śmierci, mają prawo do jednorazowej odprawy w wysokości miesięcznego wynagrodzenia w wymiarze dla samotnych za każdy pełny rok służby w charakterze pracownika nieetatowego, najwyżej jednak w wysokości 6-ciomiesięcznego wynagrodzenia, o ile na podstawie § 1 niniejszego rozporządzenia nie przysługuje im odprawa w wyższym wymiarze.

Prawo do odprawy mają pracownicy ci tylko w przypadkach, w których Zarząd Instytucji Ubezpieczeniowej odmówił im przyznania świadczeń emerytalnych nie na skutek ich winy.

§ 3. Jako wynagrodzenie, stanowiące podstawę wymiaru odprawy, przewidzianej w niniejszem rozporządzeniu, uważa się sumę ostatniej płacy dziennej, pomnożoną przez obowiązkową miesięczną ilość dni roboczych, łącznie z dodatkami, wypłacanemi na obszarze Rzeczypospolitej, wszystkim dziennie płatnym pracownikom przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" w wymiarze dla samotnych, od której oblicza się opłatę emerytalną w myśl § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1932 r. o zaopatrzeniu emerytalnem pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i o zaopatrzeniu pozostałych po tych pracownikach wdów i sierot oraz o odszkodowaniu za nieszczęśliwe wypadki (Dz. U. Rż P. Nr. 61 poz. 577).

§ 4. Pracownikowi nieetatowemu, z którym rozwiązano stosunek służbowy na podstawie orzeczenia dyscyplinarnego, opiewającego na przyznanie tylko części odprawy, służy prawo do jej części, stosownie do brzmienia orzeczenia dyscyplinarnego.

§ 5. Pracownik nieetatowy ma prawo do odprawy, określonej w niniejszem rozporządzeniu w przypadkach zwolnienia ze służby na podstawie postanowień §§ 129, 130 p. 3, 133, 134 i 139 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 86 poz. 736).

§ 6. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 1 sierpnia 1932 r.

Przytoczone powyżej rozporządzenie posiada, pominąwszy b. zabór pruski, niewielkie znaczenie praktyczne. Odnosi się ono wyłącznie do pracowników nieetatowych w ścisłem znaczeniu tego słowa, a więc w rozumieniu pragmatyki, nie odnosi się zatem ani do pracowników czasowych i kontraktowych, ani do próbnych, ani też do etatowych. Uprawnienia „kandydatów" (n. p. „prowizorycznych pom. masz. II kl.") nie zostały wyraźnie określone.

Rozporządzenie ma charakter pomocniczy w stosunku do obowiązujących przepisów emerytalnych. Po rozwiązaniu stosunku służbowego zbadać należy przedewszystkiem, czy pracownikowi przysługuje prawo do zaopatrzenia emerytalnego. Jeśli odpowiedź wypadnie przecząco, zbadać należy następnie, czy nie służy mu prawo do odprawy z mocy § 18 przepisów emerytalnych (wymagany jest conajmniej jeden pełny rok służby, opłacanej opłatą emerytalną). Dopiero, gdyby z tego tytułu pracownik żadnych praw nie nabył — może skorzystać z postanowień omawianego rozporządzenia i pobrać odprawę według zasad w niem wskazanych. Zestawienie przepisów omawianego rozporządzenia z tekstem rozp. R. M. z d. 8. VII. 1932 poucza, że na zaliczeniu w poczet

pracowników nieetatowych można nawet i stracić, jeśli zwolnienie nastąpi przed upływem 3 pełnych lat służby w tym charakterze.

Poważniejsze znaczenie ma omawiane rozporządzenie dla nieetatowych b. zaboru pruskiego. Wiadomo, iż obowiązujące tam dotychczas przepisy o ubezpieczeniu społecznem nie są skoordynowane z przepisami pragmatycznemi, obowiązującemi na P. K. P., wskutek czego np. pracownik zwolniony ze służby z powodu choroby nie zawsze otrzymuje rentę inwalidzką, chociaż posiada zasadniczo wystarczający okres wysługi emerytalnej. Przyznanie zatem w takich wypadkach odprawy zapełnia poważną lukę w obowiązujących przepisach.

Podkreślić należy, że prawa do odprawy nie nabywa pracownik dobrowolnie występujący, wydalony na podstawie § 139 ust. 2 pragmatyki i wskutek samowolnej nieobecności na służbie (§ 30 ust. ost. pragmatyki).

Pracownicy próbni korzystają z prawa do odprawy (unormowanego analogicznie jak w omawianem rozp.) na podstawie postanowień rozporz. M. K. z dn. 31.III 1933 r. (patrz „Maszynista" Nr. 5 z r. 1933, str. 34 i nast.).

Wreszcie podkreślić należy z naciskiem, iż metoda formułowania przepisów z dziedziny prawa pracowniczego, stosowana z dziwnym uporem Przez M. K. budzi aż nadto wiele wątpliwości. Nieprawdopodobna gmatwanina zagadek, kruczków i domyślników cały wąż morski uzupełniających się wzajemnie przepisów i rozporządzeń stwarza z prawa pracowniczego jakąś czarną magję, wiedzę tajemną, w której nie łatwo się zorjentować nawet doświadczonemu specjaliście, cóż dopiero mówić o pracowniku, w dodatku nieetatowym. Obszerniejsze omówienie tego zagadnienia zastrzegamy sobie na przyszłość najbliższą.

Bezpłatne bilety dla pracowników czasowych

Rozp. M. K. z dn. 4.VII 1933 Nr. P. N. II. 55/33, Dziennik Urzędowy M. K. Nr. 12 z r. 1933 poz. 99 — w sprawie zaopatrywania pracowników czasowych w bezpłatne bilety jednorazowe postanawia co następuje:

„Ilość bezpłatnych biletów jednorazowych wydawanych pracownikom czasowym do użytku prywatnego nie może zasadniczo przekraczać 12-tu biletów rocznie. Dalsze pojedyńcze bezpłate bilety jednorazowe do użytku prywatnego mogą otrzymać pracownicy czasowi — analogicznie jak pracownicy, którzy otrzymali książeczki biletowe — tylko w wyjątkowych, zasługujących na szczególne uwzględnienie, przypadkach. W sprawie przejazdu pracowników czasowych pociągami pośpiesznemi obowiązują nadal postanowienia § 16 Przepisów A. 6".

„Ilość bezpłatych biletów wydanych pracownikom czasowym w bieżącym roku, nie powinna przekraczać wskazanych wyżej norm, jednakże Ministerstwo Komunikacji upoważnia Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych (Biura) do wydania w drodze wyjątku w drugiem półroczu r. b., tym pracownikom czasowym, którzy w I-ym półroczu b. r. otrzymali więcej, niż 6 biletów, dalszych 6-ciu bezpłatnych biletów jednorazowych".

Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 26 lipca 1933 r.

Wynagrodzenie pracowników próbnych
na Górnym Śląsku

Według postanowień Rozp. M. K. z dn. 30 czerwca 1933 r. Nr. P. N. II/44/1, Dziennik Urzędowy M. K. Nr. 12 z r. 1933 poz. 102, mocą którego uzupełnione zostało rozporządzenie o wynagrodzeniu pracowników próbnych (patrz „Maszyista" Nr. 7/1933 str. 53) — próbni pracownicy kolei górnośląskich, którzy przed dniem 1 kwietnia 1933 otrzymywali wynagrodzenie dzienne według kategoryj pracowników nieetatowych — otrzymują od dn. 1.IV.1933 wynagrodzenie według tej kategorji, ustalonej w nowem rozp. o wynagrodzeniu pracowników próbnych, która odpowiada pod względem ilości punktów szczeblowi „a" dotychczasowej kategorji ich wynagrodzenia

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

Termin zwołania Walnego Zjazdu

Dnia 30 czerwca 1931 r. zatwierdzony został przez Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę nowy statut naszego Związku w brzmieniu uchwalonem przez X-ty Walny Zjazd Delegatów w Poznaniu. Zatwierdzenie statutu nastąpiło zatem już po zwołaniu XI-go Walnego Zjazdu Delegatów, który obradował w sierpniu 1931 r. w Jastrzębiu-Zdroju.

Nowy statut zawiera odmienne od poprzedniego postanowienia w sprawie terminu zwoływania Walnego Zjazdu Delegatów, a w szczególności postanawia w § 73 ust. 2, iż Zwyczajny Walny Zjazd odbywa się co 2 lata w miesiącach **marcu lub kwietniu** podczas gdy statut poprzedni ustalał termin Walnego Zjazdu na miesiące **lipiec lub sierpień**. Równocześnie postanawia nowy statut w § 61, iż mandaty członków Prezydjum Związku **trwają 2 lata**, który to termin liczyć należy od dnia wyboru.

Ponieważ XI-ty Walny Zjazd Delegatów zwołany został jeszcze przed dniem zatwierdzenia nowego statutu, przeto pierwszym Walnym Zjazdem, który zwołany być winien w nowo ustalonym terminie będzie XII Walny Zjazd. Z uwagi na postanowienia statutu Zjazd ten musi być zwołany **w marcu lub kwietniu**. Konieczność zachowania terminów statutowych wynika nietylko z zrozumiałej dążności do szanowania podstawowego prawa związkowego, lecz nadto i z postanowień art. 31 nowego prawa o stowarzyszeniach, który nakłada na Zarząd wyraźny obowiązek zwoływania Zjazdu w terminach statutowo przewidzianych, a za naruszenie tego obowiązku grozi Zarządowi karami, przyczem nie są wykluczone nawet i represje w stosunku do organizacji.

Wobec tego Zarząd Główny na posiedzeniu plenarnem dnia 7 lutego 1933 r. zastanawiał się nad terminem zwołania XII Walnego Zjazdu Delegatów. Zwołaniu tego Zjazdu w miesiącach marcu lub kwietniu 1933 r. stanęła na przeszkodzie okoliczność, iż kadencja Prezydjum trwająca 2 lata kończyła się dopiero w sierpniu 1933 roku. W tych warunkach Walny Zjazd obradujący w marcu lub kwietniu 1933 r. nie miałby prawa wyboru Prezydjum, a celem dokonania tego wyboru wypadłoby zwoływać Nadzwyczajny Walny Zjazd ponownie w lipcu lub sierpniu. Co więcej, taki Zjazd Nadzwyczajny napotkałby na zasadnicze przeszkody ze strony administracji kolejowej, skoro M. K. zastrzegło się wyraźnie w piśmie skierowanem do naszej organizacji, iż urlopów na Walne Zjazdy w sezonie wakacyjnym pod żadnym warunkiem udzielać nie będzie.

Gdy zatem zwołanie Zjazdu w r. 1933 w miesiącach marcu lub kwietniu mogłoby stać się powodem zamętu i nieporozumień, a nawet uniemożliwić normalną pracę Związkowi i narazić organizację na nieobliczalne szkody lub spowodować ingerencję władz nadzorczych — Zarząd Główny zmuszony był przesunąć termin zwołania XII-go Walnego Zjazdu na rok 1934.

Zarządzenie to, konieczne w okresie przejściowym a spowodowane zmianą postanowień obowiązującego statutu pozwoli wkroczyć Związkowi od r. 1934 w tym względzie już na tory normalne tak, że zarówno postanowieniom obowiązującego prawa, jak też i statutowi stanie się w pełni zadość.

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM

Dnia 21.VII. 1933 — w M. K. w sprawie kol. Chłopka i Witwara, Brożka, budowy domu w Gdyni, wypłaty dodatków godz. i kilom. w D. O. K. P. Radom — kol. **Borkowski i Siadak**.

Dnia 25.VII. 1933 — w M. K. w sprawie wypłaty godz. i kilom. w D.

O. K. P. Radom i budowy domu w Gdyni — kol. **Borkowski i Siadak.**

Dnia 27.VII. 1933 — w D. O. K. P. Warszawa w sprawie wycieczki Koła Piotrków — kol. **Borkowski i Buza.**

Dnia 2.VIII. 1933 — w D. O. K. P. Warszawa w sprawie pociągów dla parowozowni Warszawa -Wschodnia — kol. **Borkowski i Lisiewicz.**

Dnia 8.VIII. 1933 — w M. K. w sprawie kol.: Nowickiego, Warchlewskiego, Chłopka, Witwara, Kluby, pomocników masz. par. Stanisławów: kol. **Borkowski i Komorowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM

Dnia 20.VII. 1933 — Zebranie Koła Zdołbunów — kol. **Borkowski.**

Dnia 20.VII. 1933 — w sprawach organizacyjnych w Kowlu — kol. **Borkowski.**

Dnia 22.VII. 1933 — Zebranie Koła Białystok — kol. **Siadak.**

Dnia 23.VII. 1933 — wycieczka Koła Nowy Sącz — udział w organizacji zwiedzania Warszawy i załatwienie formalności — kol. **Borkowski.**

Dnia 24.VII. 1933 — w sprawie marszruty wycieczki Koła Kowel w M. K. — kol. **Borkowski.**

Dnia 29.VII. 1933 — Zebranie Koła Kutno — kol. **Borkowski.**

Dnia 6.VIII. 1933 — posiedzenie Zarządu Głónego — kol. **Borkowski, Janus, Komorowski, Siadak i Lisiewicz.**

Dnia 12.VIII. 1933 — w sprawach organizacyjnych w Ostrowie — kol. **Borkowski.**

Dnia 13.VIII. 1933 — pogrzeb ś. p. kol. Będkowskiego w Piotrkowie — kol. **Borkowski.**

Dnia 15.VIII. 1933 — Zebranie Koła Siedlce — kol. **Borkowski, Komorowski.**

Kol. APOLINARY CHMIELEWSKI

Dnia 30 maja 1930 r. zmarł w Warszawie po dłuższych cierpieniach ś. p. kol. Apolinary Chmielewski maszynista-instruktor, długoletni członek naszej organizacji, przedstawiciel starszej generacji maszynistów b. drogi warszawsko-wiedeńskiej, ceniony wśród personelu parowozowego i u władz przełożonych za niestrudzoną pracowitość i obowiązkowość, tudzież za nieprzeciętną i głęboką wiedzę zawodową.

Ś. p. Zmarły oddany całem sercem swemu zawodowi rozpoczął służbę kolejową jeszcze w r. 1890 i przechodząc wszystkie stopnie karjery maszynisty parowozowego zajmował ostatnio stanowisko maszynisty-instruktora, używanego z pożytkiem dla służby do spełniania najbardziej odpowiedzialnych i najtrudniejszych doświadczeń i badań. Rozległą swą wiedzą zawodową dzielił się ś. p. kol. Chmielewski chętnie i umiejętnie z młodszymi kolegami nie tylko z urzędu jako instruktor i wykładowca lecz nadto jako, autor licznych cennych artykułów i przyczynków, które zamieszczał na łamach „Maszynisty" i „Techniki Parowozowej". Ostatnio oddał do użytku publicznego dziełko p. t. „Technika palenia i jazdy na parowozie", które doczekało się pochlebnej oceny i uznania wśród kół fachowych. Przez pewien czas prowadził ponadto ś. p. kol. Chmielewski Kółko Techniczne przy Kole Z. Z. M. Warszawa-Główna.

Ś. p. kol. Chmielewski cieszył się uznaniem nietylko jako fachowiec lecz nadto i przedewszystkiem jako człowiek o wysokich zaletach osobistych. Pogodne usposobienie, takt i uprzejmość w obejściu oraz znana powszechnie usłużność zjednały mu gorącą sympatję wśród szerokiego grona tych, z którymi się spotykał.

Ze szczerym żalem żegnamy zatem ś. p. kol. Chmielewskiego, tracąc w nim wiernego członka organizacji, wybitnego przedstawiciela naszego zawodu oraz zacnego i pełnego cnót kolegę.

Cześć Jego Pamięci!

Kol. WŁADYSŁAW BĘDKOWSKI

Dnia 11.VIII. b. r. zmarł w szpitalu kolejowym w Warszawie, po długich, ciężkich cierpieniach ś. p. kol. Władysław Będkowski, pomocnik maszynisty I kl. i członek Zarządu Koła Z. Z. M. w Piotrkowie.

Ś. p. kol. Będkowski należał do stałych wiernych i zasłużonych członków naszej organizacji. Jako członek Zarządu Koła Z. Z. M. w Piotrkowie brał czynny i wybitny udział w pracy organizacyjnej i wytrwał na swoim posterunku do chwili swego przedwczesnego zgonu. Pracy społecznej oddany całem sercem, stał zawsze u boku potrzebujących pomocy i służył im radą i wsparciem, często z krzywdą własną i swojej rodziny. Cały czas wolny od zajęć służbowych poświęcał tej pracy cichej a ofiarnej, nie szukając rozgłosu ani uznania.

To też w smutnym obrzędzie pogrzebowym, który odbył się dnia 13 sierpnia 1933 r. w Piotrkowie wzięły udział liczne rzesze publiczności, która manifestowała w ten sposób uznanie dla nieprzeciętnych zalet charakteru i dla dużych zasług ś. p. Zmarłego.

Nad grobem przemawiał imieniem Zarządu Głównego Z. Z. M. Prezes Związku kol. **Borkowski** wspominając ze wzruszeniem cnoty i zalety ś. p. kol. Będkowskiego i podnosząc jego zasługi dla organizacji oraz dla tych skrzywdzonych i nieszczęśliwych, którzy zawsze znajdywali u Niego pociechę, poradę i pomoc. Wypowiedzianym w serdecznem rozczuleniu słowom kol. Borkowskiego towarzyszył szczery płacz żalu i boleści będący dowodem uczuć, które sobie ś. p. Zmarły wśród otoczenia zaskarbił.

Imieniem Koła Z. Z. M. w Piotrkowie żegnał ś. p. kol. Będkowskiego, Przewodniczący Koła kol. Buza, dając wyraz boleści po stracie zacnego i zasłużonego kolegi.

Prezydjum Z. Z. M. zasyła tą drogą rodzinie ś. p. kol. Będkowskiego szczere wyrazy współczucia z powodu przedwczesnego zgonu Męża i Ojca.

Cześć Jego Pamięci.

PODZIĘKOWANIA

Zarządowi Głównemu Zw. składam serdeczne podziękowanie za udzielenie mi pomocy prawnej oraz p. adw. Laczyńskiemu za skuteczne przeprowadzenie obrony.

Wł. Staniszewski,
par. Ostrów.

***

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Koła Z. Z. M. w Zbąszyniu za uprzejme i koleżeńskie wstawienie się u Zarządu Głównego Z. Z. M. w Warszawie, dzięki czemu przydzielono mi w charakterze obrońcy p. Mec. **Zaczyńskiego** z Warszawy.

Niemniej serdecznie dziękuję p. Mec. **Zaczyńskiemu** za umiejętną i gorliwą obronę wskutek której, po skazującym wyroku I-szej instancji, zostałem w II-giej instancji uwolniony od winy i kary.

MICHAŁ ŁODYGA
nieetatowy rzemieślnik kolejowy ze Zjednoczenia Kolejowców Polskich, Zbąszyń.

***

Wszystkim kolegom, którzy wzięli udział w pogrzebie mego męża ś. p. **Landzika** Hermana maszynisty parowozowni Chebzie, a w szczególności przedstawicielom administracji kolejowej pp. Naczelnikowi Oddziału Mechanicznego p. **Baciowi** i St. Kontr. p. **Kołkowi** jak i Zawiadowcy stacji p. **Dylongowi** składam serdeczne „Bóg zapłać" pogrążona w głębokim smutku

Elżbieta Landzik.

KOMUNIKAT

DO WSZYSTKICH ZARZĄDÓW KÓŁ Z. Z. M.

W ostatnich czasach zgłaszają się do Prezydjum liczni emeryci, którzy pobrali już odprawę emerytalną z prośbą o udzielenie pomocy prawnej. Prezydjum zmuszone jest jednak prośbom tym stanowczo odmawiać ponieważ emeryt, który pobrał odprawę w całości, nie posiada prawa do żadnych świadczeń związkowych i wogóle traci członkostwo Związku bezpowrotnie.

Wobec tego Prezydjum przypomina niniejszym wszystkim członkom, iż emeryci mogą zatrzymać nadal członkostwo Związku a zarazem i prawo do świadczeń a w szczególności do pomocy prawnej o ile zgłoszą po rozwiązaniu stosunku służbowego gotowość uczestnictwa w Kasie Pogrzebowej dla emerytów.

Zarządy Kół wzywamy aby wszystkim członkom zwolnionym ze służby przedkładały deklarację o przystąpieniu do Kasy Pogrzeoowej dla Emerytów i zwracali im uwagę na konsekwencje zerwania stosunków ze Związkiem z drugiej zaś strony na korzyści płynące z zachowania praw członkowskich.

WYPŁATY Z KASY GŁÓWNEJ Z.Z.M.

W MIESIĄCU LIPCU 1933 R.

ODPRAWY EMERYTALNE.

Okręg Warszawski: Warszawa-Główna— Roze K. zł. 600, Rutkowski J. zł. 100, Zakrzewski St. zł. 1.000; Warszawa-Praga— Swoboda S. zł. 800; Warszawa - Gdańska— Kosacki A. zł. 250, Plandowski F. zł. 1.000; Piotrków — Mazurkiewicz L. zł. 994, Turlejski L. zł. 560, Skrodzki zł. 50; Sosnowiec — Romański L. zł. 840; Chybowski J. zł. 825, Jedyński B. zł. 984; Kutno — Walerian L. zł. 984; Skierniewice — Szymański Br. zł. 984; Łazy — Chodyński A. zł. 634, Woźniakowski J. zł. 984; Maczki — Zientala M. zł. 135.95; Aleksandrów — Sowiński W. zł. 200.

Okręg Radomski. Chełm — Mąkosa St. zł. 60; Zdołbunów — Szomański St. zł. 972; Dęblin — Zdybicki A. zł. 984.

Okręg Wileński: Grodno — Rymkiewicz J. zł. 240, Ducin St. zł. 150.

Okręg Poznański. Poznań Malinowski St. zł. 150; Leszno — Kaczmarek J. zł. 200.

Okręg Gdański. Tczew — Chrzanowski R. zł. 990; Grudziądz — Kuberski J. zł. 984.

Okręg Krakowski. Dziedzice — Lewiński A. 550; Szczakowa — Speil A. zł. 100.

Okręg Lwowski. Lwów — Szemberski K. zł. 788; Przemyśl — Petru Br. zł. 400.

ZAPOMOGI CHORYM.

Okręg Warszawski. Warszawa-Główna — Jaworski K. zł. 16, Makowski zł. 20; Częstochowa — Fabiszewski A. zł. 48; Kutno— Guzek A. zł. 32.

Okręg Radomski. Kielce — Oracz T. zł. 50; Lublin — Skawiński Fr. zł. 48, Soborski St. zł. 44; Skarżysko — Kopeć W. zł. 66, Gąska A. zł. 180; Kowel — Balas J. zł. 26; Zdołbunów — Piasecki M. zł. 180, Rajzner zł. 142.

Okręg Wileński. Brześć nad Bugiem — Olszewski J. zł. 180; Lida — Undrunas B. zł. 96.

Okręg Poznański. Leszno — Rüks M. zł. 60.

Okręg Gdański. Tczew — Kurowski J. zł. 60; Grudziądz — Kamiński A. zł. 36.

Okręg Katowicki. Rybnik — Trus B. zł. 66, Paszek R. zł. 158; Wodzisław — Piechoczek Z. zł. 116.

Okręg Krakowski. Kraków — Płaszów — Pięta St. zł. 56; Nowy Sącz — Mółka E. zł. 52, StarczewskiK. zł. 4.

Okręg Lwowski. Lwów — Stasiak M. zł. 34, Mroczek W. zł. 96, Patola zł. 60, Haberstock Fr. zł. 24.

Okręg Stanisławowski. Stanisławów — Skomorowski W. 10; Czortków — Schneider J. zł. 64.

OBRONY PRAWNE.

Okręg Warszawski. Piotrków — Szwed W. zł. 200; Sosnowiec — Gruszczyński Z. zł. 30.

Okręg Radomski. Lublin — Trubecki zł. 100, Kruk zł. 100.

Okręg Wileński. Brześć nad Bugiem — Górski W. zł. 37.30.

Okręg Poznański. Poznań — Nowicki C. zł. 615; Gniezno — Łuczyn N. zł. 400.

Okręg Katowicki. Katowice — Itner J. zł. 100; Rybnik — Czech U. zł. 107.30.

Okręg Krakowski. Dziedzice — Kajzar J. zł. 550; Sucha — Kotapka J. zł. 91.80; Jaworzno — Mąsior P. zł. 30.

Okręg Stanisławowski. Czortków — Spunda K. zł. 99.25.

ZAPAMOGI SUSPENDACYJNE.

Okręg Warszawski. Warszawa - Praga — Jabłoński H. zł. 90.

ZESTAWIENIE OGÓLNE.

Odprawy emerytalne	zł.	18.492.95
Zapomogi chorym	„	2.029.—
Obrony prawne	„	2.460.65
Zapom. suspedacyjne	„	90.—
%% okręg. i Kołom	„	308.45
	zł.	23.381.05
Na poczet należności za remont domu związkowego, Chmielna 9 wykonany z nakazu Komisarjatu Rządu wypłacono do dnia 31.VII 1933 r. sumę	zł.	8.999.90
Razem wypłacono	zł.	32.380.95

Z FUNDUSZU ODPRAW

wypłacono za cały okres czasu, t. j. od dnia 1.X.27 r. do dnia 31.VII.33 r. tytułem odpraw emerytalnych sumę Zł. 1.771.602 gr. 33, a mianowicie:

1927 r.	Zł.	49.516.40
1928 „	„	255.158.90
1929 „	„	213.118.—
1930 „	„	319.022.—
1931 „	„	353.173.12
1932 „	„	366.017.01
1933 „ 1.I. — 31.VII.33	„	143.596.90
ogółem wypłacono . .	Zł.	1.771.602.33

PODZIĘKOWANIA

Członkowie Z. Z. M. Koła Nowy Sącz, w liczbie 112 osób wraz z rodzinami, biorący udział w wycieczce krajoznawczej do Warszawy, Gdyni i Poznania poczuwają się do miłego obowiązku złożenia tą drogą serdecznego podziękowania kolegom, zamieszkałym w tych miejscowościach za pomoc i poniesione trudy, związane z udostępnieniem zwiedzania zabytków. W szczególności serdecznie dziękujemy Prezesowi Z. Z. M. kol. **Borkowskiemu** Piotrowi, kol. **Suchankemu** z Poznania, kol. **Wierzbickiemu** z Gdyni oraz wszystkim tym kolegom, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do spędzenia w podróży miłych chwil. Okazana nam prawdziwa braterska życzliwość długo pozostanie nam we wdzięcznej pamięci, będąc jednocześnie zachętą do dalszej pracy nad pomyślnym rozwojem naszej organizacji.

Członkowie Koła Z. Z. M. Nowy Sącz.

**

Wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu ostatniej przysługi ś. p. **Antoniemu Andrzuszkiewiczowi**, maszyniście I kl. Dyrekcji Gdańskiej parowozowni **Bydgoszcz**, a w szczególności kolegom zmarłego — składają serdeczne podziękowanie

żona i dzieci.

**

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie mego męża ś. p. **Marcina Wojciechowskiego**, pomocnika maszynisty I k. par. Sompolno, a w szczególności ks. kanonikowi **Nieznauskiemu** za przemówienie nad grobem oraz członkom Z. Z. M. Koła Sompolno za zajęcie się pogrzebem, składam tą drogą serdeczne „Bóg zapłać".

Żona i dzieci.

Liceum Spółdzielczo-Handlowe koedukacyjne 2-letnie

i

Średnia Szkoła Spółdzielczo-Handlowa 3-letnia

z oddzielnemi klasami dla chłopców i dziewcząt w **Warszawie, ul. Królewska 23, tel. 235-10,**

przygotowują organizatorów i kierowników spółdzielni i przedsiębiorstw przemysłowo-handlowych.

Warunki przyjęcia: do liceum ukończenie 6-kl. gimnazjum lub równorzędnego zakładu naukowego, do szkoły: 7 oddz. szkoły powsz. lub 3 kl. gimnazjum. Dla pracowników państwowych ulgi w opłacie. Za pracowników samorządowych płacą instytucje. Dla zamiejscowych internaty. Zapisy w godz. 9 — 14 i 17 — 18

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250.—, ½ strony — zł. 150.— ⅓ strony — zł. 100.—, ¼ strony zł. 85.—, ⅛ strony — zł. 50.—, 1/16 strony — zł. 30.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. **Wacław Siadak.** Druk. „Robotnik", Warecka 7.